

Вестник Брестского государственного технического университета. 2011. №3

KULAKOV I.A., PIPKO E.V., TUBICH A.G. Placing transport and logistics centers in the Republic of Belarus

The article reflects the main directions for establishing a rational layout of transport and logistics centers in the country, identified the advantages and disadvantages of the scheme, as well as a general scheme of TLC in the Republic of Belarus at the regional level.

УДК (658.286:339.18) «313»

Кацер А.А.

## ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

**Введение.** Эффективно работающая транспортно-логистическая система может выступать достаточно весомым аргументом, гарантирующим стабильную обеспеченность предприятий материально-техническими ресурсами, устойчивый сбыт готовой продукции и его положительную работу в целом. В этой связи оптимизация процессов управления логистическими товародвижениями, снижение логистических затрат по всему пути логистических процессов, организация гибкого функционирования транспортно-логистической системы, способной воспринимать достижения научно-технического прогресса, является одной из стратегических задач предприятия.

Наиболее привлекательным направлением организации логистической деятельности будет являться процесс по концентрации логистических функций вокруг снабжения предприятий материалами, сырьем, комплектующими и вокруг сбыта готовой продукции, в рамках и соответствии современным методам оказания транспортно-логистических услуг, и ведения бизнеса. Комплекс проведенных мероприятий по кругу данных вопросов можно условно отнести к первому этапу по формированию транспортно-логистической системы в Республике Беларусь.

Второй этап будет предполагать осуществление процессов, связанных с группированием логистических функций по отдельным направлениям деятельности, по оказанию услуг при доставке товаров от производителей к потребителям. На этом уровне могут быть созданы специализированные логистические подразделения по организации материально-технического обеспечения или сбыта готовой продукции, а также определено, что важнее для предприятия с точки зрения стратегического развития – снабжение или сбыт и что из них в большей степени оказывает влияние на эффективную работу организации. По результатам оценки будет выбрано одно логистическое направление, в большей степени способствующее получению положительного результата.

Третий этап будет представлять собой комплекс мер по созданию единой логистической системы на каждом предприятии, когда все логистические операции будут переведены на более высокий уровень управления и подчинены одному подразделению. В результате повысится статус логистических служб, значительно расширится круг их обязанностей, полномочий и ответственности. Логистика превратится в ключевую сферу компетентности, связанной с решением задач снабжения, оказания услуг по доставке товаров потребителям с наименьшими затратами, контроля за логистическими процессами. Интеграционные логистические процессы уже охватывают не только области снабжения и сбыта, но и другие сферы, связанные с доставкой грузов от «дверей» производителей до «дверей» потребителей, в том числе и в сфере международных грузоперевозок.

На четвертом этапе формирования логистических структур будет преобладать тенденция по группированию логистических функций через организационные структуры и объединению их в единую логистическую систему с общим руководством и ответственностью. Плано-координационная деятельность таких структур будет направлена на совершенствование управления материально-техническими потоками в целях максимального извлечения прибыли через снижение всех видов издержек и затрат и одновременное улучшение обслуживания потребителей. При этом одной из базовых основ формирования таких логистических структур станет динамичное внедрение информационных технологий и максимально полная интеграция действий участников логистических процессов на принципах партнерских отношений. На этом этапе каждая функция логистических отношений может выступать как отдельный процесс

транспортно-логистической системы в виде самостоятельных структур или целых подразделений (материально-техническое обеспечение, транспортное, сбытовое и другие подразделения), в том числе и финансово самостоятельных организаций. Как правило, на этой стадии функции планирования, разработки стратегий модернизации логистических структур и осуществления контроля выполняются на уровне руководства предприятия на основе созданной информационно-аналитической системы и сформированных логистических модулей и составных частей логистической структуры типа «производство», «складское хозяйство», «организация финансирования».

Базовой составляющей четвертого этапа развития транспортно-логистических структур является комплекс организационно-экономических мероприятий, связанных с формированием специализированных функциональных групп по выполнению отдельных логистических процессов. Несмотря на то, что в практике работы наших субъектов хозяйствования пока не созданы и не используются подобного рода логистические образования, в ближайшей перспективе, в связи с динамично углубляющимися рыночными отношениями, процессы по их формированию будут получать ускоренное развитие. В этой связи нашей стране необходимо более активно осуществлять процессы по структурированию и внедрению в сферу экономических отношений логистических структур, максимально соответствующих требованиям международных логистических систем, что будет способствовать повышению конкурентоспособности и качества оказываемых транспортно-логистических услуг на международном уровне.

Опыт организации логистических отношений в развитых странах мира свидетельствует, что эффективность их функционирования во многом определяется уровнем развития контрактной логистики. Внедрение контрактной формы транспортно-логистического обслуживания обеспечивает снижение суммарных транспортно-логистических затрат на промышленных и торговых предприятиях на 15–20%. Кроме того, эффективность аутсорсинговых технологий транспортно-логистического обслуживания зависит от качества этих операций, осуществляемых на промышленных и торговых предприятиях.

К недостаткам транспортно-логистических технологий на предприятиях можно отнести:

- недостаточность складских помещений, оснащенных современными технологиями и оборудованием;
- скопление на складах значительных запасов материалов и готовой продукции;
- недостаточный уровень механизации и оснащения рабочих мест;
- низкий квалификационный уровень работников всех степеней транспортно-логистического процесса;
- отсутствие стандартов, определяющих требования к транспортно-логистическим процессам;
- низкий уровень информационной поддержки;
- высокий уровень накладных расходов и налоговой нагрузки.

Заключению долгосрочных логистических контрактов на срок от 3 до 5 лет должно предшествовать проведение комплекса мероприятий, предполагающих:

- анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий с предварительным определением транспортно-логистических затрат в составе цены, по которой будет реализована продукция;
- разработку перспективных планов развития предприятий для выхода на параметры, обеспечивающие выполнение заключенных контрактов с учетом снижения суммарных транспортно-логистических затрат на 15–20% для крупнотоннажных грузов и 25–30% для мелкотоннажных и дорогостоящих грузов;

**Кацер А.А.**, старший преподаватель кафедры управления экономики и финансов Брестского государственного технического университета. Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

- разработку бизнес-плана организационно-технических мероприятий по выполнению всех условий контракта;
- разработку вариантов создания рабочей группы для бизнес-плана и эксплуатационной группы по обслуживанию положений контракта на весь срок его действия.

В условиях масштабного целевого развертывания контрактной формы транспортно-логистического обслуживания логистическая составляющая в общем объеме услуг, оказываемых транспортным комплексом Беларуси, может к 2015 г. достигнуть 25% и обеспечивать три четверти прироста прибыли. Ускоренное развитие логистической составляющей, основанной на контрактной форме обслуживания промышленных и торговых предприятий, является одним из важнейших условий повышения рентабельности транспортного комплекса.

Внедрение контрактной формы оказания транспортно-логистических услуг в сферу экономики возможно по нескольким вариантам:

- посредством создания акционерного общества (или ассоциации), выполняющего все виды транспортно-логистических услуг на основе контрактных соглашений. При преобладающей форме государственной собственности и охвате к 2015 г. контрактной формой не менее 40% от общего объема транспортно-логистических услуг полученный экономический эффект от ее внедрения будет принадлежать государству;
- посредством формирования на государственном уровне нормативно-правовой законодательной базы, позволяющей обеспечить создание условий для динамичного внедрения контрактной формы транспортно-логистических услуг, что позволит открыть свободный доступ европейским и российским компаниям на белорусский рынок, в том числе и в сферу транспортно-логистических услуг, оказываемых отечественным промышленным и торговым предприятиям. Белорусские предприятия приобретут опыт по организации высококачественного сервиса в области транспортно-логистических операций, но большая часть полученной прибыли останется у зарубежных компаний;
- посредством создания совместных транспортно-логистических предприятий с определенной долей государственной собственности и иностранных партнеров, при которой обеспечиваются экономические интересы двух сторон.

Переход на контрактную форму транспортно-логистического обслуживания предполагает разработку и реализацию конкретных мер организационного и контрольного характера в виде специальной программы по масштабному охвату аутсорсингом максимального количества отечественных предприятий. Возможно, что в качестве эксперимента новую форму логистических отношений целесообразно сначала внедрить на одном или нескольких крупных промышленных или торговых предприятиях, в ходе которого установить особенности транспортно-логистических управленческих действий при различных формах собственности и на этой основе разработать пакет документов по поэтапному переходу остальных организаций, с участием конкретных зарубежных фирм, будущих стратегических партнеров по совершенствованию работы транспортно-логистической системы, в том числе при обслуживании экспортно-импортных поставок.

Внедрение контрактной формы транспортно-логистического обслуживания будет способствовать ускорению реализации процессов, связанных с интеграцией транспортно-логистической системы Республики Беларусь в общеевропейскую транспортно-логистическую систему, повышением конкурентоспособности национального транспортного сектора, поднятием статуса нашей страны на международном уровне. В этой связи должны быть уточнены отдельные положения дорожно-транспортной политики нашей страны в части ее корреляции с европейской транспортной политикой, особенно по соблюдению международных экологических параметров, ослаблению нагрузки на дорожную сеть, снижению дорожно-транспортных происшествий и других проблем.

Важнейшим принципом формирования эффективной транспортно-логистической системы является устранение существующего дисбаланса между автомобильным и железнодорожным транспортом и другими его видами. Сложившееся положение с устойчивым ростом стоимости автомобильных перевозок, вызванное удорожанием горюче-смазочных материалов и ростом заработной платы работников, якобы вызывает необходимость переноса этих дополнительных затрат на потребителей услуг. Однако такой подход решения данной проблемы противоречит положениям концепции о повсеместном снижении общего уровня транспортных расходов. Выходом из сложившегося положения может быть увеличение доли железнодорожного и водного видов транспорта в общем объеме перевозок грузов, что правомерно, потому что стоимость перевозки одной тонны груза по железной дороге в 6–8 раз меньше, чем автомобильным транспортом, а водным – в 10–15 раз.

Учитывая, что железнодорожный и водный транспорт более экологичны, безопасны и менее энергоемки, они при определенных условиях (значительные расстояния доставки грузов) и оптимальном взаимодействии с другими видами транспорта и при организации транспортной цепочки «от дверей до дверей» являются более привлекательными по сравнению с автомобильным. Вместе с тем повышение роли железнодорожного и водного видов транспорта в общей системе транспортных перевозок грузов, хотя и является одним из магистральных направлений повышения эффективности транспортно-логистической деятельности, не может стать основополагающим аргументом при разработке комплексной программы развития транспортно-логистической системы страны, которая предполагает процесс взаимного развития всех видов транспорта.

По прогнозам, объем грузовых автомобильных перевозок будет возрастать и составит в 2015 г. около 430 млн т. Около 20% этого объема будут составлять мелкотоннажные грузы, доставку которых более целесообразно осуществлять железнодорожным транспортом. Это вызовет необходимость осуществления комплекса мер не только по совершенствованию структуры грузооборота, но и рационализации в сфере применения новейших технологий перевозок.

Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузы, — это один из наиболее существенных технических компонентов логистики. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электронными.

Предпринимаются попытки упрощения перевозочных документов грузовых тарифов, системы взаимных расчетов за перевозки между отправителями, получателями и транспортными организациями. Но, по сути дела, устаревшую технологию коммерческой работы накладывают на современные технические средства автоматизации.

**Заключение.** Организация и формирование транспортно-логистической системы должны быть построены таким образом, чтобы в процессе ее эксплуатации вносимые изменения не нарушали ее целостности и она продолжала функционировать как единый, слаженный механизм, подчиненный достижению общей цели — адаптации и приспособлению к рыночным условиям, конкретной среде, с одновременным повышением качества производимых услуг и снижением всех видов издержек.

#### СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Моисеев, Н.К. Экономические основы логистики: учебник. — М.: ИНФРА-М, 2010. — 528 с. — (высшее образование).
2. Склад и логистика / А.В. Черновалов [и др.]; под ред. А.В. Черновалова. — Минск: Изд-во Гревцова, 2009. — 360 с.: ил. — (Серия «Бизнес от А до Я»).
3. Черновалов, А.В. Логистика: современный практический опыт / А.В. Черновалов. — Минск: Изд-во Гревцова, 2008. — 296 с.: ил. — (Серия «Бизнес от А до Я»).

*Материал поступил в редакцию 20.06.11*

#### KACER A.A. Prospects transport logistics

The most important factor of economic growth of the country is the formation of the logistical system, covering various spheres of activity.